

Gelbe, blaue oder graue Tonne? Mülltrennung in Deutschland



Sprachniveau B1



Die Deutschen sind nicht nur Weltmeister im Fußball, sondern auch in der Mülltrennung. Wie deutsche Haushalte Papier, Glas und Plastik trennen und was mit dem Müll anschließend passiert, zeigen junge Menschen aus Deutschland.

Seit 1991 in Deutschland die Verpackungsverordnung verabschiedet wurde, trennt man in deutschen Haushalten Altpapier, Glas, Kunststoff, Restmüll und manchmal auch Biomüll. Jedes Haus hat dafür Mülltonnen in verschiedenen Farben. (1) _____ *D* _____ Damit leisten die Einwohner Deutschlands einen Beitrag zum Umweltschutz, denn einen großen Teil des Mülls, zum Beispiel Glas und Altpapier, kann man wiederverwerten.

Die Studentin Stephanie lebt in einer Wohngemeinschaft in Köln. (2) _____ *F* _____ Sie erklärt dort, wie sie und ihre Mitbewohnerinnen den Hausmüll trennen:

Stephanies Wohngemeinschaft legt viel Wert darauf, den Müll zu sortieren. Denn dann können die Müllbetriebe ihn besser recyceln. Neben dem Hausmüll gibt es auch speziellen Müll, der nicht zu Hause entsorgt werden kann. Stephanie und ihre Mitbewohnerin Julia erklären, wo sie zum Beispiel leere Batterien wegschmeißen.

(3) _____ *E* _____ Und wohin mit alten Möbeln?

Die Müllabfuhr holt den Rest-, Plastik-, Papier- und Biomüll an verschiedenen Wochentagen bei den Häusern ab und bringt ihn zu einem Betriebshof. Die Müllbetriebe erklären auch an Schulen, warum Mülltrennung wichtig ist. Frau Dreyhaupt von den Abfallwirtschaftsbetrieben (AWB) in Köln erklärt z.B. Grundschulklassen, wie man Müll trennt und zeigt, was mit dem Restmüll auf dem Betriebshof passiert.

(4) _____ *C* _____

Mülltrennung und Recycling spielt auch an den Schulen in Deutschland eine wichtige Rolle. Das Hansa-Gymnasium in Köln hat zum Beispiel eine Projektwoche zum Thema veranstaltet. (5) _____ *A* _____ In der Projektwoche haben sich die Schülerinnen und Schüler überlegt, wie sie den Müll an ihrer Schule besser trennen können.

Teil 1

Dieser Text hat fünf Lücken (Aufgaben 1-5).

Setze aus der Satzliste (A – G) den richtigen Satz in jede Lücke ein.

Zwei Sätze bleiben übrig. Als erstes lesen Sie ein Beispiel.

A	Das Gymnasium ist eine UNESCO-Projektschule, die sich unter anderem auch für die Umwelt und Nachhaltigkeit einsetzt.
B	Bio- und Restmüll werden 14-tägig geleert, die Papiertonne alle vier Wochen
C	Er wird gewogen und dann komplett verbrannt.
D	So kommt zum Beispiel Papier in die blaue Tonne, Biomüll dabegen in die braune.
E	Aber auch Altglas wandert in spezielle Container.
F	Ein Umweltorganisation macht mit ihr ein Interview.
G	Ein Haushalt braucht meist kaum mehr als 50l Restmüll in zwei Wochen.



Neuer Recycling-Trend: Reparieren statt wegwerfen



Was tun, wenn der Stuhl wackelt oder der Toaster klemmt?

Wegwerfen und neu kaufen? Für die Besucher des Bonner Repair Cafés kommt das nicht in Frage.

Einmal im Monat treffen sie sich, um gemeinsam defekte Geräte zu reparieren.

Es ist Samstagvormittag, 11 Uhr. Melanie Dietrich beugt sich über eine alte Nähmaschine, die sie auf einen der Arbeitstische gehievt hat. „Die gehörte meiner Uroma“, sagt sie. „Eigentlich funktioniert sie ganz gut. Aber manchmal zickt sie.“ Die 23-Jährige ist heute zum ersten Mal da. Ihre Großmutter hat sie auf die Idee gebracht. Helena Nöth kennt das Repair Café schon seit einiger Zeit. „Ich bin eine typische Selber-Macherin“, erzählt sie, „und kann anderen auch helfen, zum Beispiel beim Töpfern, Flickern oder Nähen. Aber mit Elektrogeräten kenne ich mich nicht aus. Alleine traue ich mich da nicht ran.“

Gemeinsam anpacken

Genau das ist das Prinzip der Repair-Bewegung: Hilfe zur Selbsthilfe. „Wir sind hier kein kostenloser Reparaturservice“, erläutert Ulrich Buchholz. Er hat das Repair Café im Haus Müllestumpe in Bonn Anfang 2014 mitgegründet und freut sich über den regen Zuspruch. Mittlerweile kommen bis zu 50 Besucher zu den monatlichen Treffen. Ein kleiner Kreis von Experten und Expertinnen ist immer dabei. Sie alle engagieren sich wie Ulrich Buchholz ehrenamtlich. „Unser Ziel ist es, gemeinsam Lösungen zu finden. Jeder kann sein Wissen und sein Geschick einbringen und mit den anderen teilen.“ Und so beugen sich gleichzeitig mehrere Köpfe über ein kaputtes Gerät. Es wird geschraubt und herumprobiert, gefachsimpelt und diskutiert. Und für die Pausen stehen Kaffee, Tee und Kuchen bereit.

Aus Alt mach Neu

Außer dem Rat der Experten gibt es im Haus Müllestumpe auch Spezialwerkzeug, das nicht jeder Hobbybastler daheim hat. Repariert wird so ziemlich alles, was in einem Haushalt kaputt gehen kann: Fahrräder und Fernseher, Lampen und Staubsauger, Computer, DVD-Player und Musikanlagen, aber auch alte Uhren, Bilderrahmen oder der löchrig gewordene Lieblingspullover. Oft ist es nur ein kleines Teilchen, das geölt oder ausgetauscht werden muss, ein defekter Kondensator oder eine kaputte Feder – so wie bei Melanie Dietrichs Nähmaschine oder dem Toaster, den Michael Steffen mitgebracht hat.

Wer will, kann aus alten Produkten auch etwas ganz Neues schaffen. Aus einem in die Jahre gekommenen Bücherregal wird ein kleiner Beistelltisch für den Garten. Oder der Stoff eines ausrangierten Kleides findet als Umhängebeutel eine neue Verwendung. „So entstehen schöne und nützliche Dinge“, erläutert Chris Molner, die „erste Botschafterin“ des Bonner Repair Cafés. Upcycling heißt der Trend.

Internationale Bewegung

Die Repair-Bewegung entstand in den Niederlanden. Im Oktober 2009 eröffnete die Journalistin Martine Postma in Amsterdam das erste Repair Café. Sie wollte nicht nur einen Treffpunkt für Tüftler und Bastler gründen, sondern die Menschen zum Nachdenken über unseren Umgang mit den begrenzten Ressourcen anregen. Ihre Idee fand rasch viele Nachahmer. In Deutschland hat die Bewegung zuerst in den Metropolen Berlin, Köln, München und Hamburg Fuß gefasst. Mittlerweile hat sie auch viele kleinere Städte erreicht. Weltweit soll es nach einer Schätzung der niederländischen „Stiftung Repair Café“ mehr als 400 Einrichtungen geben.

Reparieren macht glücklich

„Selbermachen stärkt unsere Autonomie“, meint Wolfgang M. Heckl, „reparieren macht glücklich.“¹ Der Biophysiker ist Generaldirektor des Deutschen Museums in München und ein begeisterter Verfechter der „Kultur der Reparatur“. So lautet auch der Titel eines Buches, das er zum Thema geschrieben hat. Ihm ist es wichtig, dass die Menschen ein anderes Verhältnis zu den Gegenständen bekommen, mit denen sie täglich zu tun haben. Wer selbst versucht, einen Defekt zu beheben, begreift, wie die Dinge funktionieren und versteht, „wie alles mit allem zusammenhängt“. Dann, so Heckl, falle es auch leichter, in unserer schnelllebigen Zeit das Beständige zu schätzen. Wenn immer mehr Verbraucher bei ihrer Kaufentscheidung auf die Langlebigkeit der Produkte achten, könnten Firmen in Zukunft mit dem Hinweis werben: Dieses Gerät lässt sich leicht reparieren. „Hip ist dann nicht mehr das neueste Handy, das ich auf dem Schulhof in der Hand halte, sondern dasjenige, das den Sturz auf den Boden überlebt und überhaupt am längsten hält.“

Bewusster konsumieren

Allerdings hat Langlebigkeit ihren Preis. Sie erfordert sorgfältige Verarbeitung unter Einsatz hochwertiger Materialien. Das kostet Geld. Und sie kann nicht mithalten mit dem Tempo rasch wechselnder Modeerscheinungen. Außerdem könnten Arbeitsplätze verloren gehen, wenn Firmen Güter herstellen, die eine längere Lebenszeit haben. Häufig, so Heckl, werde mit Blick auf das Wirtschaftswachstum argumentiert: „Habe ich mit den vielen Neukäufen vielleicht nicht doch etwas Gutes getan, habe ich nicht die Wirtschaft in Gang gehalten?“ Es gelte sorgfältig abzuwägen zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen. Er selbst ist überzeugt: „Wenn wir weiter nur der Ökonomie eines quantitativen Wachstums folgen, werden wir am Ende alle verlieren.“

Von der Wegwerfgesellschaft zur Kreislaufwirtschaft

Recycling und Reparieren haben in Deutschland eine lange Geschichte. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg blieb vielen Menschen gar keine andere Wahl, als aus Trümmern und Schrott Neues zu schaffen.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung wandelte sich das Land in den Sechzigerjahren allmählich zu einer Überflussgesellschaft. Schneller Konsum wurde zum Statussymbol. Die Ex-und-Hopp-Mentalität – kaufen, benutzen, wegwerfen – ließ die Müllberge wachsen. Erst die Öko-Bewegung in den Siebziger- und Achtzigerjahren führte zum Umdenken. Die Politik reagierte, indem sie begann, die Kreislaufwirtschaft zu fördern: Rohstoffe sollen nach ihrer Verwendung nicht entsorgt, sondern wieder in den Produktionsprozess zurückgelangen. Ein wichtiger Schritt war die deutsche Verpackungsverordnung von 1991. Sie enthielt erstmals verbindliche Regeln zur Müllvermeidung und Wiederverwertung.

Teil 2

Lese den Text und die Aufgaben (6 -12).

Kreuze bei jeder Aufgabe (6 – 12) an: „richtig“, „falsch“ oder „Der Text sagt dazu nichts“.

		richtig	falsch	Der Text sagt dazu nichts.
		A	B	C
6	Helene Nöth kann Elektrogeräte reparieren.		✓	
7	Die Besucher des Repair Cafés reparieren alle kaputten Geräte.			✓
8	Oft erfolgt die Reparatur ohne große Anstrengung.	✓		
9	Die Repair-Bewegung entstand nur wegen des Ressourcenmangels.		✓	
10	Die Firmen müssen in Zukunft ihre Produkte selbst reparieren.			✓
11	Die wirtschaftlichen Interessen können im Einklang mit den ökologischen stehen.	✓		
12	Nach dem 2. Weltkrieg gab es verbindliche Regeln für das Reparieren.		✓	

Nachhaltige Mobilität – Elektroauto, Hybridbus, E-Bike & Co.



Schon um das Jahr 1900 tüftelte Ferdinand Porsche an elektrobetriebenen Automobilen, weil sie sauberer und leiser waren als Benziner. Wie können wir heute umweltschonend mobil sein?

Dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor die Umwelt belasten und endliche Energieressourcen verschlingen, wissen wir nicht erst seit gestern. So durften deutsche Autofahrer während der beiden Ölkrisen an Sonntagen nicht mehr auf Autobahnen fahren, weil erstmals deutlich wurde, dass fossile Energieträger wie Erdöl endlich sind. Wenige Jahre später kamen die ersten Diskussionen über den Klimawandel auf.

Auf dem Weg hin zur notwendigen Energiewende – und zwar ganz konkret bei der Suche nach nachhaltigen Antriebssystemen für unsere Fahrzeuge – spielt die Elektromobilität schon seit Jahrzehnten eine wichtige Rolle. „In den Neunzigerjahren hat man zum Beispiel auf der Insel Rügen Autos fahren lassen, die von einem Elektromotor angetrieben wurden und ihre Energie aus dem Stromnetz bezogen“, weiß der Münchner Professor für Elektrotechnik und Informationstechnik Thomas Hamacher. Auch in Japan, Frankreich, aber auch in den USA, habe man schon vor längerer Zeit damit begonnen, Elektroautos zu entwickeln und herzustellen.

Nationaler Entwicklungsplan: Elektromobilität stärken

Und doch ist das Thema heute aktueller denn je. Verschiedene technische Entwicklungen, vor allem in der Batterieforschung, haben die Elektromobilität attraktiver gemacht und der drastische Anstieg der Ölpreise Anfang dieses Jahrtausends hat die Nachfrage nach erneuerbarer Mobilität nochmals steigen lassen. Auch die Bundesregierung hat die wachsende Bedeutung der neuen Technologien erkannt: Mit ihrem „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ soll Deutschland auf dem Markt der Elektromobilität gestärkt werden. Bis 2020 sollen eine Million Elektro- bzw. Hybridfahrzeuge auf die Straße gebracht werden. Mit diesem Programm versucht die Bundesregierung, die Forschung und Entwicklung sowie die Marktvorbereitung und

Markteinführung von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen in Deutschland voranzubringen. Von einem echten Durchbruch der Elektromobilität kann man in Deutschland aber dennoch nicht sprechen: Von den rund 43 Millionen Pkw, die am 1. Januar 2013 in Deutschland zugelassen waren, wurden laut Kraftfahrtbundesamt gerade einmal rund 7.000 durch einen Elektromotor angetrieben. Und selbst die Fahrzeuge mit Hybridantrieb, die durch ein Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor betrieben werden, führen bislang ein Nischendasein: Rund 65.000 solcher Fahrzeuge waren Anfang des Jahres angemeldet. Auch von den rund 3 Millionen PKW, die 2012 neu zugelassen wurden, machen solche mit alternativen Antrieben gerade einmal 1,3 Prozent aus. Für die Zurückhaltung der Kunden gibt es dabei gute Gründe: Durch die geringe Speicherkapazität der Ladebatterien ist die Reichweite der Autos eingeschränkt. Und auch in der Anschaffung sind Autos mit alternativen Antrieben nach wie vor sehr teuer.

Erfolgsgeschichten: E-Bike & Sharing-Systeme

Eine echte Erfolgsgeschichte schreiben dagegen die E-Bikes: Auch die Elektrofahrräder funktionieren, indem der Strom für den Motor in einer Batterie gespeichert wird. Und auch sie sind in der Anschaffung nicht ganz billig. Doch weil man mit dem Fahrrad in der Regel keine so weiten Strecken zurücklegt wie mit dem Auto oder Bus, reichen hier viel kleinere Speicherkapazitäten aus.

Auch Sharing-Systeme mit batterieelektrischen Fahrzeugen kommen bei den Kunden gut an. „Die ersten Sharing-Systeme gibt es in deutschen Großstädten seit ungefähr drei oder vier Jahren. Seit vergangenem Jahr haben diese jetzt teilweise auch Elektroautos im Angebot. Außerdem gibt es mittlerweile erste Anbieter, die rein mit Elektroautos arbeiten oder Verleihsysteme für E-Bikes anbieten“, erklärt Prof. Dr. Klaus Bogenberger, der sich an der Universität München mit dem Thema beschäftigt. Bei einigen Systemen müssen die Kunden die Fahrzeuge nach Gebrauch wieder zur Verleihstation bringen, bei anderen können die Fahrzeuge einfach irgendwo wieder abgestellt werden. „Die Sharing-Systeme für Elektroautos sind zwar noch nicht so profitabel wie erhofft und die in den Verleihsystemen verfügbaren E-Bikes sind meist nicht auf dem neuesten technischen Stand, insgesamt sind die Nutzungszahlen aber hoch und das Feedback der Kunden ist positiv“, fasst Bogenberger die zunehmende Beliebtheit der Sharing-Modelle zusammen.

Elektromobilität aus Sicht der Verbraucher und Experten

Welche Vor- und Nachteile der batteriebetriebenen Fahrzeuge aber sehen junge Menschen in Deutschland? Und wie beurteilen Experten diese Entwicklung? Ein Schüler, ein Student und ein Professor der Technischen Universität München berichten.
Joshua Locher (17), Schüler der 12. Klasse am Gymnasium St. Paulusheim in Bruchsal

„Ich find's generell wichtig, dass man versucht, nachhaltige Mobilität wie die Elektromobilität in Deutschland einzuführen, da es auf kurze und vor allem längere Sicht eigentlich keinen Weg gibt, der daran vorbeiführt. Je früher man sich jetzt schon damit beschäftigt und die ganze Entwicklung fördert, desto schneller kommt man später auch ans Ziel. Denn die fossilen Brennstoffe werden nicht billiger und von dem her wird es

dann irgendwann diesen Punkt geben, wo es sich dann auch wirklich lohnt, auf Elektromobilität umzusteigen. Ich selbst habe ein Elektroauto oder einen Hybridbus jetzt noch nicht genutzt, mit 'nem E-Bike bin ich aber mal auf so einer Messe in Kontakt gekommen. Da konnte ich das auch mal ausprobieren. Mir hat einfach gefallen, dass man bei diesem E-Bike mit weniger Energieverbrauch auf Geschwindigkeiten kommt, die man so auch mit kleinen Motorrollern erreichen kann. Und man weiß halt, dass man die ganze Zeit mit Strom fährt und deshalb nichts verbrennt, sodass es nachhaltig ist.“
[Joshua_Elektromobilitaet.mp3]

Dennis Brinckmann (25), Student und Bereichsleiter Infrastruktur bei veloCITY Aachen

„Ich finde, Elektromobilität ist einfach 'ne tolle Sache – sowohl für die Umwelt als auch um nochmal über seinen eigenen Energieverbrauch nachzudenken. Also, ich finde diese Möglichkeit toll, dass ich, wenn ich eine Fotovoltaik-Anlage hätte, sogar meinen Strom oder meine Energie für eine Fahrt mit einem Pkw selbst erzeugen könnte, dadurch Emissionen einspare und eben auch einen bewussteren Umgang mit Energie bekomme. Also, ich nutze selbst gern mal das Pedelec in der Stadt, um dort von A nach B zu kommen. Das geht wesentlich schneller als mit dem Fahrrad und ich bin nicht auf den Busverkehr angewiesen. Ich bin da sehr flexibel, was die Zeitgestaltung angeht, und ich finde es auch einfach angenehm, mit dem Fahrrad zu fahren. Ich mache das über so ein Sharing-System. Wir haben auch die Möglichkeit, Elektroautos zu leihen, beispielsweise für eine Fahrt zum Baumarkt. Also gerade als Student oder als junger Mensch ist man, glaub' ich, nicht mehr so sehr auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen und kann diese Sharing-Systeme daher sehr gut nutzen.“
[Dennis_Elektromobilitaet.mp3]

Prof Dr. Thomas Hamacher, Institut für Elektrotechnik und Informationstechnik der Technischen Universität München

„Man darf nicht naiv sein und sagen: Nur weil es ein Elektroauto ist, ist es umweltfreundlich. Sondern man muss natürlich dann auch dafür sorgen, dass unser Strom immer umweltfreundlicher wird. Ansonsten sind natürlich die Kosten ein Problem und man muss auch eben darüber nachdenken: Welche Materialien benutze ich, welche Probleme bereite ich mir dadurch, dass ich zum Beispiel Seltene Erden benutze für die permanenten Magnete in den Elektromotoren? Aber im Prinzip ist die Entwicklung von Elektroautos sicherlich erst einmal zu befürworten.

Die Elektromobilität bietet viele Möglichkeiten, ist aber nicht konkurrenzlos. Wir haben die Möglichkeit, Autos erst einmal viel effizienter zu machen, als sie in der Vergangenheit waren. Dann ist die Hybridtechnologie eine Alternative. Und natürlich gibt es auch immer noch Überlegungen, Wasserstoff in den Verkehr zu bringen. Also von daher ist zum heutigen Zeitpunkt eigentlich sehr schwer zu sagen: Ja, das wird kommen und das wird den großen Durchbruch gerade bei der Elektromobilität geben. Was man, glaube ich, heute schon absehen kann: Es gibt einige Nischenanwendungen, wo die Elektromobilität früher oder später eine große Rolle spielen wird. Zum Beispiel bei einem Postauto in der Stadt, das am Tag nicht mehr als 120 Kilometer fährt und immer wieder anfährt und abbremst – das kann ich idealerweise mit Elektroautos bedienen. Und da, denke ich, wird sich die Elektromobilität auch durchsetzen – früher oder später.“

Teil 3

Lese den Text und die Aufgaben 13 – 21.

Kreuze bei jeder Aufgabe die richtige Lösung (A oder B oder C) an.

13 Die Ölkrisen in der Vergangenheit

- A ☐ führten zu weniger Verkehr auf den Straßen.
- B ☐ haben die Diskussion über den Klimawandel gefördert.
- C ☒ haben die Begrenztheit fossiler Brennstoffe verdeutlicht.

14 Elektroautos

- A ☐ wurden zuerst auf Rügen entwickelt.
- B ☒ sind seit über 20 Jahren im Einsatz.
- C ☐ wurden in den USA erfunden.

15 Das Interesse an Elektromobilität ist gestiegen

- A ☐ durch den Entwicklungsplan der Bundesregierung.
- B ☐ die Steigerung des Benzinpreises in den 90er Jahren.
- C ☒ nach der Verbesserung der Batterien.

16 Die Zahl der PKWs mit Elektromotor

- A ☒ ist mit 7000 noch sehr niedrig.
- B ☐ ist 1012 um 1,3% gestiegen.
- C ☐ wird jährlich kontrolliert.

17 Elektrofahrräder

- A ☐ haben akzeptable Preise.
- B ☒ werden in größerer Zahl verkauft.
- C ☐ haben verlässlichere Batterien.

18 Sharing-Systeme

- A ☐ sind an feste Verleihorte gebunden.
- B ☒ sind finanziell erfolgreich.
- C ☐ sind technisch immer aktuell.

19 Joshua Locher

- A ☒ betrachtet Elektromobilität als unausweichlich.
- B ☐ hat keine praktischen Erfahrungen mit Elektromobilität.
- C ☐ sieht keinen Unterschied zwischen E-Bikes und Motorrollern.

20 Dennis Binckmann

- A ☐ kann selbst den Treibstoff für sein Auto produzieren.
- B ☒ sieht Sharing-Systeme als Mittel zur Unabhängigkeit.
- C ☐ schätzt öffentlichen Verkehr wenig.

21 Elektromobilität

- A ☐ bekommt Konkurrenz durch Wasserstofftechnologie.
- B ☒ ist vor allem für Spezialanwendungen interessant.
- C ☐ hat ein gesichertes Zukunftspotential.